

RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, adressatene på sirkulasjonslisten for NAV, samt alle distriktssjefer
FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel og Einar Moe
DATO: 10. juli 2001
KOMITE: **IMO Sub-committee on Safety of Navigation, 47. sesjon (NAV 47), 2-6 juli 2001.**

INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

Underdir. Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Overing. Einar Moe, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG B, WG C
Overing. Eivind Vågslid, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG A, WG C
Overing. Bjørn O. Holta, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG A
Seksjonssjef Bjørn Erik Krossnes, Kystdirektoratet	Plenum, DG B
Sjefsing. Stein Isaksen, Telenor Telecom AS	Plenum, WG B
Ing. Arve Lepsøe, DnV	Plenum, WG B

WG A: Ships routing and related matters,	<i>ledet av Capt. Lameijer, Nederland.</i>
WG B: Navigational aids and related matters,	<i>ledet av Mr. Kim Fisher, UK.</i>
WG C: Guidelines relating to SOLAS Chapter V,	<i>ledet av Mr. Sollosi, USA.</i>
DG A: Training and Certification of Maritime Pilots,	<i>Capt. Ahmed, Bangladesh.</i>
DG B: Place of Refuge,	<i>v/ Capt. Callsen-Bracker, Tyskland</i>

Det ble avholdt forberedende møte i delegasjonen i Sjøfartsdirektoratet 20. juni 2001.

RAPPORT FRA NAV 47

1. Routing of ships, ship reporting and related matters (agenda pkt. 3)

(a) *Proposals for new routeing measures:*

Innhold

Forslag til nye "Routeing measures" i Adriaterhavet fra Italia og i Middelhavet utenfor Egypt, fra Egypt, ble drøftet i WG.

Norsk posisjon:

Skeptisk til et svært omfattende forslag fra Italia. Støttet forslaget fra Egypt, stor trafikk og økt olje/gassutvinning nødvendiggjør dette.

Konklusjon:

Mange hadde reagert som oss, og forslaget fra Italia ble avvist pga manglende avtaler med de land området omfatter. Italia vil komme tilbake med nytt forslag til NAV48. Forslaget fra Egypt om trafikkseparasjon ble godtatt etter justeringer. Kyst-farledene innenfor derimot kunne ikke

godtas da de lå for nær den nye separasjonssonen. Egypt utarbeider nytt forslag til NAV48 om disse.

Oppfølging:

Informere som nødvending når informasjonen blir offisielt kunngjort av IMO.

(b) *Proposals to amend existing Traffic Separation Schemes (TSS).*

Innhold:

Forslag om endring av separasjonssoner. Danmark og Tyskland fremla forslag om forlengelse av dypvannsleden sør om Gedser, Frankrike forslag om å unngå kryssende trafikk ut- og inn av separasjonssonene ved Oessant, USA om innseilingene til Los Angeles/Long Beach, Juan de Fuca stredet inn mot Puget Sound, i Georgia stredet, og fra Russland forslag om ny dypvannsled til den nye oljeterminalen Primorsk innerst inne i Østersjøen.

Norsk posisjon:

Støtter forslagene.

Konklusjon:

Forslagene ble godtatt for endelig vedtak av MSC.

(c) *Proposals for routing measures other than TSSs*

Innhold:

I forbindelse med i "PSSA" (Particular Sensitive Sea Area) forslag fra USA om trafikkregulering/"No Anchoring Areas" rundt Florida Keys via MEPC, nordenden av Florida, og fra Colombia om området rundt Malpelo Island i Stillehavet via MEPC.

Norsk posisjon:

Støttet forslagene.

Konklusjon:

Forslagene ble akseptert. Arbeidsgruppen bemerket at det ville forenkle behandlingen av slike om de ble sendt separat fra PSSA-søknaden også direkte til NAV.

(d) *Amendment – routing measures other than TSSs.*

Innhold:

Forslag fra USA om endringer i fra forbudt ankringsområde utenfor kysten av Washington, endring i ordlyden fra "recommende routes" til "Two-way Routes" iht IMO's standard, endring i 2 "ATA" (Area to be Avoided) utenfor Shetland, og et forslag fra Canada om å legge en 10 n.m. "ATA" sone rundt FPSO "Terra Nova" installasjonen utenfor New Foundland.

Norsk posisjon:

Støtter forslagene med unntak av Canadas pga stor radius/begrensninger i fri ferdsel, jfr. våre egne installasjoner i Nordsjøen.

Konklusjon:

I likhet med Norge hadde flere land innvendinger mot Canadas forslag, også med henvisning til

UNCLOS og "retten til uskyldig gjennomfart". Canada gikk med på å omdefinere området til "precautionary area" og forslaget fikk tilslutning og ble godkjent sammen med de andre.

(e) Mandatory Ship Reporting Systems.

Innhold:

Forslag fra Danmark om å gjøre rapporteringssystemet for farvannet rundt Grønland "GREENPOS" obligatorisk for alle skip, forslag fra Italia om å etablere rapporteringssystem "ADRIATIC TRAFFIC" for Adriaterhavet, og endring i systemet "Off Ushant" fra Frankrike.

Norsk posisjon:

Støtter forslagene.

Konklusjon:

Forslaget fra Frankrike ble godtatt. Forslaget fra Danmark ble endret til å dekke kontinentalsokkelen eller eksklusiv økonomisk sone og godtatt. Forslaget til "ADRIATIC TRAFFIC" fyllte ikke formelle betingelser til fellesforslag fra flere land, og måtte avvises.

(f) Andre saker:

1. Utpekelse av PSSA (Particular Sensitive Sea Areas).

Arbeidsgruppen støttet utkastet fra MEPC 46/23, annex 6, og nevnte samarbeidet med IHO.

2. Training in collision avoidance.

STW32 ønsket eksempler på konfliktskapende manøvre i kollisjonssituasjoner fra NAV47 til bruk i undervisning og opplæring. Arbeidsgruppen gjennomgikk et dokument utarbeidet av professor ved Nautical College Capt. Cockroft, som ble akseptert og sendt underkomiteen uten endringer. Dokumentet viser til en studie av W. Hinsch som mener 1/3 av alle kollisjoner skyldes dette. Representanten fra FOEI at trolig 80% av disse ulykkene inneholder elementer av konfliktskapende manøvre.

3. Forslag om veiledning til søknader om skipstrafikk- og farvannsbegrensninger.

Forslagene til IMO om trafikkseparasjon og farvannsbegrensninger mangler i stor grad den informasjon NAV behøver for å kunne godkjenne det. Kravene er beskrevet i del A av IMOs "General Provisions on Ships' Routing Systems". En arbeidsgruppe, under ledelse av USA der Norge deltok, utarbeidet et utkast til veiledning som sekretariatet ble bedt om å ferdigstille. WP.6 Annex 19.

2. Integrated bridge system (IBS) and related matters (agenda pkt 4)

(a) Anbefalinger til operasjon av, og design krav til, Integrated Bridge Systems (IBS).

Innhold:

Utgangspunktet for dette temaet er det finske dokumentet 47/4.

Norsk posisjon:

Det som omhandler "operational guidelines" kan støttes, men "design standards" bør harmoniseres med etablerte IMO performance standards før det kan støttes.

Konklusjon:

NAV 47 besluttet, basert på innvendinger fra bl.a. Japan angående sammenblanding av operasjonelle og tekniske krav i ett og samme dokument samt konflikter mellom tekniske krav og eksisterende IMO krav til slike systemer, at dokumentet må omstruktureres og endres før det kan anbefales for MSC. Det ble derfor bestemt at NAV 47 skal be om å få utsatt "target completion date" til 2002.

(b) Display of AIS informasjon in the ship-to-ship mode.

Innhold:

Forslag fra IEC til grafisk presentasjon av informasjon fra flere sensorer/ systemer på samme skjerm bilde, da særlig med fokus på presentasjon av AIS informasjon på Radar/ ARPA og ECDIS skjermer. Note (47/4/2) fra CIRM om problemer på kort og lengre sikt med utkast til retningslinjer for AIS-informasjon på radar, og en svensk/tysk/finsk note (47/4/3) om guidelines for integrering og visning av AIS informasjon.

Norsk posisjon:

Støtter forslaget men med visse endringer.

Konklusjon:

Basert på NAV 47/4/2 og NAV 47/4/3 ble det utarbeidet guidelines for integrasjon av AIS på navigasjons skjermer (Radar/ARPA og ECDIS). Disse er ment å gjelde inntil relevante IMO performance standarder foreligger. På grunn av "urgent need" ble det besluttet at denne guideline skal utgis som et SN/Circular.

Den tekniske arbeidsgruppen foreslo videre at NAV 47 skulle foreslå at MSC setter *nødvendige endringer av relevante performance standarder* på agendaen til NAV 48. Dette for å møte utfordringene fremkommet av integrering av AIS på Navigasjons display. Dette ble derimot ikke støttet i plenum, da bl.a. Bahamas hadde innvendinger. UK informerte at de allikevel vil fremme dette forslaget for MSC.

NAV 47 bemerket bekymringene fremlagt av IEC i NAV 47/4/1, og inviterte IEC til å etablere en standard for *presentasjon av navigasjons informasjon*, da særlig med fokus på harmonisering mellom de ulike utstyrsstandardene.

3. Guidelines related to SOLAS ch. V (agenda pkt 5)

(a) recording events related to navigation

Innhold

Diskusjon om guidelines ville lage det vanskelig i forhold til "port state control", om bestemmelsene ble for detaljerte, en rekke formuleringer ble lagt inn for å avhjelpe dette. Detaljnivået ble redusert i forhold til forslaget.

Norsk posisjon:

Støttet forslaget, fikk inn bestemmelser om at dødsfall og skader blant mannskapet ble tatt inn. I Plenum fikk Norge inn bestemmelser om oppbevaring som man ikke hadde oppnådd enighet i WG.

Konklusjon

Guidelines ”adopted”.

Håndskrevne, elektroniske eller mekaniske innretninger likestilt.

Åpner for elektronisk dagbokføring.

Oppfølging

Endre norsk forskrift for å åpne for elektronisk dagbokføring.

(b) Automatic Identification System – AIS - operational matters

MSC 72 godtok i prinsippet forslaget om retningslinjer som ble påbegynt NAV 46 men det ble pålagt NAV 47 å ferdigstille ”Draft guidelines on the operation of use of AIS” Det var viktig å ferdigstille dokumentet da AIS blir påbudt på visse skip i 2002.

Det forelå 1 dokument fra UK (NAV 47/5) som inneholdt forslag om endring.

Norsk posisjon

Forslaget fra UK kan støttes med noen justeringer

Konklusjon

- Man skulle unngå all referanse til og fortolkninger av COLREG ved benyttelse av AIS i antikollisjonsformål. Det kom klart fram i guidelines at i antikollisjon ”mode” er AIS bare et tilleggshjelpemiddel
- Fjerne all henvisning til typegodkjenning av andre navigasjonsinstrumenter som integreres med AIS
- AIS kunne avslås manuelt av kapteinen under visse forhold

(c) voyage date recorders’ ownership and recoveryBakgrunn

Nav 46 ba MSC om at ”Guidelines on VDR ownership and recovery” ble inkludert i agendaen for Nav 47. Det ble pekt på 5 hovedpunkter som trengte ytterligere utredning:

Recovery (innhenting) av VDR-data
Ownership (eierskap) av VDR-data
Access to (tilgang til) av VDR-data

Custody (oppbevaring) av VDR-data
Read-out (nedlasting) av VDR-data

Norsk posisjon

Deltok i diskusjonen i WG, støttet forslaget.

Konklusjon

Formålet var å sikre eierskapet til VDR og data hos rederne, samtidig som havarietter-forskerne ble sikret full tilgang til VDR og data.

Oppfølging

Lage nasjonale forskrifter, når dette er endelig avgjort i IMO.

4. Training and Certification of Maritime Pilots and revision of Res.

A.485(XII) (agenda pkt. 6)

Innhold

STW reviderer Annex 2 til Res.485(XII) i opplæringsstandarden av losere. Det er 4. gang saken tas opp i NAV. Generelt ønsker næringen forbedrede tjenester og losene (IMPA) en reservasjon mot flere plikter, men det mest kontroversielle har vært krav om informasjon fra los før losen kommer om bord, av hensyn til skipets reiseplanlegging. Til dette møtet hadde bl.a. rederiorganisasjonene (totalt 7 stk.) sendt inn et fullstendig revidert utkast til tekst, og IMPA sine innvendinger.

Norsk posisjon

Norge ønsker både et bedre tilbud til næringen og en forbedret opplæringsstandard for losene.

Konklusjon

Etter innledende debatt ble det besluttet å benytte utkastet fra NAV 46 som utgangspunkt, og ikke det nye utkastet lagt frem av rederiorganisasjonene. Imidlertid ble det fremmet en del forslag til å ta inn tillegg fra rederiorganisasjonenes dokument. Svært få slike tillegg ble akseptert. Det ble ikke tatt inn nye krav om utveksling av informasjon mellom los og skipet forut for at losen kommer om bord. Det ble imidlertid føyet til en rekke overskrifter i dokumentet, slik at det ble mer lettlest enn utgaven fra forrige møte. Det ble også tatt inn klarere og mer detaljerte krav til arbeidsspråk mellom los og besetningen ombord i skipene.

Flertallet aksepterte dokumentet slik det ble. Rederiorganisasjonene holdt et sluttinnlegg der de beklaget at de i liten grad var blitt hørt, men innrømmet at dokumentet var et fremskritt.

5. Navigational aids and related matters (agenda pkt 7)

(a) World-wide radio navigation system

Innhold:

Russland informerte om status for GLONASS systemet.

Res. A.815(19) on World-Wide Radionavigation System - revisjon. Det er i praksis vanskelig å oppnå 99,% nøyaktighet for DGPS som krevet i Res. A.815(19). Det ble vist til SN/Cir.213 vedrørende kart datum og at nøyaktigheten vil kunne være forskjellig fra den som fås fra radionavigasjonssystemet, og at resolusjonen bør revideres.

Norsk posisjon:

Støttes.

Konklusjon:

Enighet om forslaget til revidert Res. A.815(19) som blir oversendt den 23. generalforsamling.

(b) Performance standard for bridge watch alarmsInnhold:

Utkast til standard for brovaktalarm som måtte ferdigstilles.

Norsk posisjon:

Legge NAV 47/7/3 til grunn, og visse endringer bl.a. tillate bevegelsesindikator som er utbredt i norsk kystfart og som har vist seg effektiv, redusere minimumstiden fra 5 til 3 minutter, sikre at general alarmsystemet ikke blir misbrukt i dette utstyret.

Konklusjon:

Den tekniske arbeidsgruppen (WG 2) tok utgangspunkt i forslag til performance standards fra UK (NAV 47/7/3). Dokumentet ble editert og alle (prioriterte) norske forslag ble ivarettatt. Det ble oppnådd enighet om å anbefale det reviderte dokumentet og dokumentet ble ferdigstilt.

(c) Feasibility study of mandatory carriage of VDRs on existing cargo ships.Innhold:

MSC instruerte NAV å utføre realitetsvurdering for å utstyre VDR på eksisterende lasteskip. Dokumentene fra UK, DE/FI/SW og Japan til behandling foreslo en forenklet utgave. Det var enighet om at IEC standardene for trykk, brann og støt for VDR-kapselen ikke var nødvendige. Formøtet i EU pålegger medlemslandene å støtte forslaget.

Norsk posisjon:

Støtte forslaget.

Konklusjon:

Forslaget fikk bred støtte og utredningsarbeidet forutsettes å ferdigstilles innen 1.1.04.

6. ITU Matters, incl. Radiocommunication and ITU-R study group.***(a) ITU matters som kontinuerlig agendapunkt.***

Cyprus og Bahamas mente det var unødvendig å ha dette som en kontinuerlig arbeidspost, andre land at det ville i såfall bli vanskelig å holde tidsfristene for svar til ITU.

Konklusjon:

Det ble vedtatt at punktet skulle fortsatt stå på agenda til 2003 og da ta en ny vurdering.

ITU-sakene ble behandlet i den tekniske arbeidsgruppen (WG B).***(b) Revisjon av Recommendation ITU-R M. 1371 on Techn. Characteristics of AIS.***

Revisjonen bringer M.1371 på linje med den utvikling som har skjedd med AIS i løpet av de siste årene. Det var stor enighet på møtet om innholdet i denne revisjonen, som også Norge støtter. Det ble vedtatt å sende et "liaison statement" til ITU Working Party 8B, hvor man ber ITU klargjøre om de vil koordinere de forandringer som IALA utfører på tekniske standarder for AIS slik at systemet fortsetter å oppfylle IMOs operasjonelle performance standard. Det ble også vist til problemer i farvann der alternative frekvenser brukes for AIS og hvor ingen basestasjon er opprettet, og alle administrasjoner ble bedt om å sende informasjon om slike farvann både til IMO og til skip som ferdes der.

(d) Fremtidig bruk av radar.

Innhold:

Trussel mot de maritime radarfrekvensene. ITU-R har gjennomført en studie om deling av de maritime radarfrekvensene som nå brukes med andre brukere. Det pekes på uønskede konsekvenser, bl.a. problemer med å "trigge" radartranspondere (SARTs) og radarbeacons (RACONs).

Norsk posisjon:

Norge støtter forslaget fra UK om at en grundig gjennomgang av "Performance standard" for maritim radar blir tatt med som et prioritert punkt på arbeidsprogrammet og at det blir utviklet en passende begrunnelse som sendes til MSC75.

Konklusjon:

Det ble uttrykt stor bekymring når det gjelder å dele frekvensbåndet for radar med andre tjenester. NAV vil be COMSAR 6 å ta hensyn til dette når den utarbeider IMOs standpunkter til WRC-03.

Oppfølging:

Norge bør støtte det viktige arbeidet som særlig UK gjør på dette området både i IMO og ITU.

7. Work programme and agenda for NAV 48 (agenda pkt. 10)

Konklusjon

8 saker ble avsluttet i løpet av møtet, og følgelig strøket fra NAV's arbeidsprogram.

To nye forslag til saker på arbeidsprogrammet var følgende: "Revisjon av performance standard for radar", og "Krav til display av AIS-informasjon på ulike typer navigasjonsutstyr." Disse to forslagene hører sammen, og gjelder begge hvordan AIS-informasjon skal vises. Saken ble diskutert under møtet, og mange mente at sakene burde tas opp som egne agendapunkter på NAV 48. Ikke uventet gikk en del i land mot dette, fordi forslagene ikke var ledsaget av den begrunnelse som kreves i IMO's "Guidelines". Saken løste seg ved at UK tilbød seg å sende inn forslag til MSC 75 med full begrunnelse.

Agendapunktet med radar ble imidlertid beholdt, fordi MSC 74 også har bedt om utredning av konsekvenser dersom ITU endrer frekvenstilldeling for maritim radar. Dette spørsmål er satt på agendaen i ITU.

8. Any other business (agenda pkt. 12)

(a) Aksept av ECDIS

Bakgrunn

Tyskland hadde sendt inn et dokument som påpekte at skip med ECDIS-utstyr uten fullstendige papirkart i tillegg, kunne få problem i havnestatskontroller. Tyskland forslo derfor at hver flaggstat skal informere IMO om sin eventuelle aksept av ECDIS som ekvivalent til papirkart.

Norsk posisjon

Norge var enig i det tyske forslaget, og vi har allerede sendt inn en redegjørelse til IMO's Sekretariat vedrørende aksept av ECDIS i norske skip.

Konklusjon

Det ble en springende debatt om saken, og det tyske forslaget fikk ikke flertall. Flertallet mente at hvert enkelt land selv måtte bestemme hvordan eventuelle problemer med ECDIS og havnestatskontroll skulle løses. Mange fremhevet at "Form E" som skal vedlegges "Safety Equipment Certificate", har rubrikk som kan angi eventuell aksept av ECDIS i det enkelte skip. Dette er korrekt, men gjelder kun det helt nye "Form E" som ikke trer i kraft før 1 juli 2002.

(b) *Post-ERIKA tiltak*

Bakgrunn

Med utgangspunkt i ERIKA-ulykken har MSC, MEPC og diverse underkomiteer diskutert ulike typer tiltak for å eliminere substandard tankskip. NAV 47 skulle vurdere to konkrete forslag:

- Er det behov for å lage nye krav vedrørende "proper handling of ships and prudent seamanship in adverse weather conditions?", og
- Vurdere hvilke tilleggskrav som trengs for skip som navigerer i "narrow waterways and/or areas of dense traffic"

Konklusjon

Saken ble diskutert og flertallet mente at det ikke var behov for å lage nye krav på noen av de angitte områder på det nåværende tidspunkt.

(c) *"Places of refuge"*

Innhold:

MSC bestemte at NAV skulle være koordinerende undergruppe for utarbeide forslag til guidelines. Arbeidsgruppen gjorde et utkast til et generelle referanser og inviterte til innspill til neste sesjon.

(d) *Guidelines for ships operating in ice-covered waters*

Bakgrunn

Utvikling av teksten i disse "guidelines" har gått over flere år i forskjellige underkomiteer. Det var forutsatt at NAV 47 skulle avslutte sitt arbeid med saken.

Konklusjon

Kapittel 12 (navigasjonsutstyr) og 13 (operasjonelle krav) ble gjennomgått. Anbefalingene til navigasjonsutstyr er helt forskjellig fra nytt SOLAS kapittel V, men etter å ha diskutert saken ble det konkludert at kapittel 12 i "guidelines" ikke endres.

(e) *Anchoring, mooring and towing equipment"*

Bakgrunn

Australia og Canada fikk aksept av MSC for å sette saken på agendaen for DE og NAV. Bakgrunnen er flere ulykker og nesten-ulykker ved bruk av kraftige taubåter.

Konklusjon

Det forelå ikke konkrete dokumenter på saken, og den ble derfor kun diskutert preliminært. Medlemsland anmodes om å sende inn dokumenter på saken til NAV 48.